第 10 回　大阪市自転車施策検討会議　議事録

1. 開催概要

日　時　平成 24 年 3 月 30 日（金） 10 時 00 分から 12 時 00 分まで

場　所　大阪市役所　地下 1 階　第 3 共通会議室

2. 開　会

3. 議　事

1）自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方の策定について

【事務局】

12月に実施した前回の委員会では、今後のスケジュールとしてパブリックコメントを実施して基本計画を策定すると説明させていただきましたが、新市長が就任し、府市統合で大阪都をめざす、広域行政と基礎自治による施策に役割を分けて行う、既存施策をゼロベースで見直すなど、市政改革が大きく動き始めています。

このような中、本資料につきましては、本市の基本計画としてではなく、今後の広域行政及び基礎自治において自転車施策を進める上での基礎資料としてとりまとめることに変更しました。

・事務局より、資料 1「自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方（案）」における前回からの修正点について説明した後、次のような質疑が行われた。

（意見及び質疑事項）

【吉田委員】

府市統合本部では、自転車問題をどのような形で取り上げられていますか。

【事務局】

府市統合本部では、広域行政における施策の議論が行われています。まず、放置自転車の問題については、地域に応じた対策が必要であり、基礎自治として区が今後進めていく業務となっています。

一方で、走行環境の整備については、交差点の改善のような個別対策だけでなく、区を跨ぐまちづくりやネットワークといった広域的な観点も必要であり、広域行政と基礎自治のどちらかは明確に決まっておりません。また、教育・啓発についても、広域での実施が必要な場合と地域独自の実施が必要な場合とがあります。

【日野座長】

市長はパーキング・メーターを撤去してでも自転車レーンを整備するという判断をされているという理解で良いのでしょうか。

【事務局】

整備が必要な路線おいては、パーキング・メーターを撤去してでも安全の方を優先するという方針で議会でも答弁されており、本市施策の方向性となっています。

【日野座長】

パーキング・メーターを撤去するという方針があるとして、次に何を検討すべきか、例えばバ

ス優先レーンと自転車の関係や交差点処理をどうするのかなど、具体に何を進めていかなければいけないのかを示しておかないと、各区で進めていくのは難しいと思います。

【正木委員】

今後の「基礎資料」とする場合、市民に対して公表していくのでしょうか。

【事務局】

この会議の成果としてとりまとめ、本市ホームページに掲載するなど、公表していくことを考えています。これまでの会議の資料・議事録もホームページで公開しており、議論の経過などを確認できます。

【正木委員】

Ｐ63で「警察や学校などとの連携」は、これまでのように警察が少し小学校に行って講習するぐらいの表現なので、もっと子どもに小さい時から教え込むような積極的表現にしてはどうでしょうか。

【日野座長】

自転車は「車両」なのだから、きちんと「点検」し、安全な自転車に乗るという意識が必要です。ＴＳマークやＢＡＡマークなど、「点検」するから保険がかけられるのであって、保険制度というよりは点検のためのものです。

【正木委員】

Ｐ47の「バス事業者によるバス利用促進策の一環」の部分で、環境面を考えても、政策として公共交通を利用しやすくすることの方が大きいのではないでしょうか。公共交通利用の促進を自転車施策で創っていくというような表現にした方が良いと思います。

【日野座長】

車に乗れなくなった人は、バスがなければ移動できなくなります。環境や福祉を勘案して、公共交通の利用促進を図ることと自転車利用を連携させることが重要です。

【正木委員】

自転車の逆走の取締りや、走行ルールの周知、教育が大人に対して実施しにくい状況かと思います。自転車道などを整備した時には、その使い方の教育などは、どのように考えていますか。

【事務局】

取締りも当然必要ですが、ルールを知らない人が多く、まずはルールを知らせる仕組みがあって、それでも守らない人に対しては取締るという順序が正しいやり方かと思います。警察の役割も大きいですが、「きちんとつかう」の範疇でもあるので、市民局とも連携しながらやり方を検討させていただきます。

【日野座長】

自転車は自動車と違って、免許制度などの仕組みがないのに規則だけがあります。本来、規則を教えないで取締りはできません。違反した時の処分についても、自動車の簡易処分と自転車の赤切符による行政処分とは違いますが、そういったことも知らされていないのが実情です。

昨年、警察庁が自転車の一方通行の導入を発表しましたが、幼児・児童やお年寄りには理解が難しく、実際には守れないと思います。守れないことをルール化すると違反者をたくさん作ることになります。

ルールの周知、教育については、本来は警察で実施する部分ですが、利用者に接触機会が多い基礎自治体として、市で何ができるかをもう少し考える必要があります。

【正木委員】
自転車は、一つ間違えたら人の命を奪う凶器になります。きちんと使えば、空気がきれいな街にもなります。走り回って元気になって街の活性化にも繋がります。このような自転車をよく知ってもらうことが大切だと思います。
【吉田委員】
先日、大阪府などによりサイクルイベントが実施され、約5千台の自転車がベイエリアを駆け抜けました。インテックス大阪の中では啓発活動も行われており、その関係者の方が「自転車はどこかで買うので、乗る前にルールを知ってもらうためにも、販売事業者が購入時にルールを説明するような体制が必要」と言っていました。
【日野座長】
本来、モノを売る時には使い方を説明しなければいけません。もっと言えば、本当に乗れるかどうかなど、チェックも必要です。以前の自転車問題検討委員会で販売連合会長の話を聞きましたが、量販店で販売されている輸入車が9割で国産車の販売は1割程度だそうです。例え1割でもカバーできれば、それが普及されていくかもしれません。初めの第1歩が重要だと思います。
【正木委員】
取扱説明書があっても、家電と同じで非常に分かりにくいです。説明書はペーパー1枚ぐらいで、自転車は車両であり、使い方によっては大変なことになるなど、本当に重要なことを簡潔に分かりやすく示さないといけないと思います。
【日野座長】
販売時に「ルールを守って、きちんと使います」という誓約書のようなものを書いてもらうのも一つの方法ですが、利用者に得するなどのインセンティブがないと、なかなか主体的には書いてもらえません。次の点検を安くすることなどもセットで行うと良いかと思います。
また、統計によると、2009年以降、自転車の総数はあまり増えておらず、ほぼ飽和状態になっています。自転車は2割ぐらいが最終処分され、新しいものに代わっており、使い捨ての時代になっています。値段が安すぎると使い捨てになるので、もう少し付加価値を付けていかなければいけません。自転車の規格基準を上げて、保険への加入も義務付けるなどして、一定の水準が保てると、もう少し大切に使う、長く使う意識に繋がると思うのですが。
【正木委員】
Ｐ48に「特に商業系建物は」とありますが、商業の中身によって、人の出入りの多さや荷捌きの頻度などが異なるので、商業系建物を一般化して示すと実態と違うような気がします。業種や地域特性に応じて考える必要があります。
【日野座長】
大阪市は全国でもいち早く駐輪場と自転車の走行空間の整備をしてきましたが、現在、全国で最も放置自転車が多く、自転車の事故比率も高い状況です。その原因を考えるべきで、良かれと思って実施してきた施策の結果が思うところに行っておらず、もう一度、市として何を目指しているのか考えなければいけません。これまでの取組みを振り返ることも非常に大事なことですが、全体の交通体系やまちづくりの中で、移動支援をどうしていくのかが見えてきません。
この資料で過去の取組みを振り返っていますが、結果をどう解釈するのかが不足しています。今後、各区でこの資料を基に何かをするのであれば、この資料の使い方を示しておく必要があります。

【事務局】
建設局で検討しますと市内一律のような考え方が色濃く出てしまいますが、今後は、区長の判断により地域の特性に応じた対策が進められるため、局では考えていなかったような施策メニューも出てくると思っています。
区に対しては、これまでの取組みとその趣旨をきちんと伝えておかなければなりません。必要に応じて十分な説明と資料作成などをしながら、共に検討していく形を取りたいと考えています。
【日野座長】
Ｐ51に自転車交通量を示していますが、歩行者交通量も追加していただきたい。自転車交通量が多い箇所は、自転車走行空間を整備することとなりますが、歩行者交通量が多い箇所では、時間帯を決めて、自転車走行を禁止しても良いと思います。以前、御堂筋で歩行者が多い時間に押し歩いていただく実験を行っていましたが、歩行者が非常に多い歩道に自転車が入ってくると危険であり、一方で空間を分けると狭くなって密度が高くなります。
また、御堂筋の実験では、押し歩きが6%程度しかされなかったことと、「どうすれば押し歩くか」の質問には「警察の取締り」が一番多かったことから、学習とセットで規制も必要かと考えます。いずれにしても、折角実施した社会実験の検証とその有効活用が必要です。
P5のパーソントリップ調査の結果で、全体のトリップ数が減少していると考えていいですか。またその場合、その理由はわかりますか。
【事務局】
平成22年は速報値であり、本市独自で集計した結果です。平成22年の調査方法が従来のヒアリング方式から郵送方式に変わっており、どういった交通手段によるトリップかが判断できないデータも出てきています。そういった「不明」を除いて集計した影響もあり、全体のトリップ数が減少していますが、減少した理由までは分析できておりません。
【正木委員】
「とめる」はその場所でのことなので、区役所の方が現場の状況も把握しており、区ごとに実施した方が即地的で良いが、「はしる」の標識や路面の色、レーンの構成や交差点の処理方法など、市全体で共通したものを整理する必要があると思います。
【事務局】
自転車施策については、今のところ「とめる」は基礎自治で、「はしる」の大部分は広域行政と考えています。東京都では、道路の管理区分に応じて、都道は都、区道は区、市道は市で対策を実施しており、区などの境界を跨いだ瞬間に色や形が変わらないように、統一したものを都が考えています。本市においても、広い範囲で仕様を統一していきたいと考えています。
【日野座長】
警察庁は自転車レーンのカラーに関して青色を推奨しているが、これまでベンガラ色でやってきた箇所と混在するので、どう対応していくのかを考えておく必要があります。
P14の市内周辺部の駐輪場は余裕があって、市内中心部は不足している原因は何でしょうか。もともとは市内周辺部で駐輪場を整備し、中心部でもニーズが出てきたので、需要に追随して整備し始めたが追いついていない状況かと考えます。余裕がある空間については、自動二輪車の受入れなどの転活用を図っていくこととしていますが、現在余裕があっても、少し大きなマンションが建つと、駐輪場が不足するケースも考えられます。このように、その都度対応していると、過去にやったことが活きないこともあるので、対処療法型ではなくマネジメントの概念が重要とな

ります。余裕がある空間の転活用については、その余裕の確かさを分析・検証した上で、当面は大丈夫となった時に考えるようにしていただきたいと思います。

P42の「公開空地を自転車駐車場として活用」とありますが、本来の公開空地としての役割も大切であり、「活用」と示すと積極的に駐輪場にしていくイメージになるので、「利用」と示した方が良いと思います。

【事務局】

公開空地における駐輪場の整備については、あくまで暫定的な措置として考えているので、資料は修正させていただきます。

【日野座長】

基本的には何度も議論し、修正してきましたのでこれで良いと考えますが、本日の会議で出された意見を反映していただき、この資料の使い方についても別紙でも構わないので整理していただいて、各区で実施していく場合にも、ぜひご活用いただきたいと思います。

欠席の委員の方にも意見をいただき、最後の会議としては、「一部修正有」ということで、各委員に了承いただいたということでよろしくお願いします。

【事務局】

今日いただいた意見と、欠席の委員の意見も反映させる形でとりまとめるということで、事務局に一任させていただくということで、よろしくお願いします。

2）大阪市自転車施策検討会議のまとめについて

・事務局より、参考資料 2「今後の自転車交通問題の施策展開に関する提言について（概要版）」について説明した後、各委員から意見をいただいた。

（意見及び質疑事項）

【事務局】

平成20年4月にこの提言をいただき、この提言を踏まえて自転車施策を検討することを目的に当会議を平成21年度に設置しました。初年度は提言Ⅲに関して、附置義務条例について議論し、平成22年4月には条例を施行することができました。平成22年度からの2年間は、総合的な自転車施策についてご議論いただいてきましたが、本日で最後となり、会議のとりまとめとして、各委員からアドバイスなどいただければと思います。

その前に自転車走行に関するルールの条例化に関して、現在、進められている議論の内容を市民局より報告させていただきます。

【市民局】

ルールの条例化に関しては、府全体の広域的な問題として、理念的なものではなく、実効性のあるものとして制定してもらうべく、市長から知事に協議をしたいとの意向を示され、すぐに協議が行われました。現在、府で既に条例化している自治体の状況なども調べながら、ルールを如何に守っていただくかや、学校や事業所等における安全教育、ヘルメットの着用などに関する検討が進められています。また、先行して制定している自治体との整合や、ルールの義務付けをどうするかなどの課題もあり、教育委員会、警察など関係先との調整を図りながら、内容を定めていくこととなっています。

また、自転車の安全利用に関しては、府全体の問題として、交通対策協議会という組織があり、その中に自転車の安全利用推進部会が設置されることとなっています。自転車の安全利用に関する教育の部分とか、走行環境整備や放置自転車に関しても議論されることとなります。

市民へのルールの周知については、これまでは冊子になっていたので分かりにくいところもありましたが、今年度には簡潔にまとめたＡ4サイズのチラシも作成しています。販売事業者による啓発の話としましては、自転車の商業協同組合でもチラシを配布して、各店舗で販売時に説明するという協力をしていただくことになっています。

【事務局】

市民局の報告は、提言Ⅰに関する部分であり、条例化という形で具体化していく方向で進められています。

提言Ⅱについては、交通の中での自転車の位置付けをはっきりさせるべきとのことですが、まだまだ議論が足りない部分であります。府市統合本部により「グランドデザイン・大阪」をつくるということで、大阪のポテンシャルやまちづくりを活かす戦略として、2050年を目指した大きな方針に関して議論されています。自動車の流入削減も盛り込まれており、都心部を人に開放するような都市構造への変革、人口の集積や集客などの人を惹き付ける成長する大阪を目指す、都心部ではみどりなどの圧倒的な魅力を創出する、取組みの波及を狙って大胆な提案をする、という大きな方向性が示されています。これまで自動車の流入抑制などに言及されたことはなかったかと思いますが、府市統合本部でその方向性を示したまちづくりの議論が活性化してきています。なお、自転車の扱いまでは言及されていませんが、議論が進む中で、車を抑制するのであればそれに変わる最適な手段についての議論が深まると考えられ、自転車の扱いも必然的に整理されていくものと考えています。

提言Ⅲについては、この会議における議論を経て、平成22年度に附置義務条例を制定し、引き続き、既存施設や小規模施設の取り扱いなどの課題に関して検討しているところです。

提言Ⅳについては、市域一律ではなく、地区ごとの課題に対して、市民協働により地域が主体になって検討すべきということで、今年度から「Ｄｏ！プラン」として24区、全区での取組みがスタートしています。さらに区が主体となった取組みに発展していき、提言をきっかけに取組みが進んできているところです。

以上が4つの提言に対する現在の状況です。

それでは、この提言に係る内容や自転車施策全般に関して各委員からのご意見をお願いします。

【正木委員】

昭和39年頃だったかと思いますが、大阪市への自動車の流入抑制を行っており、大阪市外延部3箇所に流通業務団地を整備して、物流関係の車はできるだけ中央環状線でとめるという、事業と施策が一緒になった取組みを行っておりました。

今回、交通政策として自動車を入れないのは良いですが、物流関係の車の対応も含めて、自転車のことだけでなく、大阪市としてどうするかをきちんと議論しないといけないと思います。

自転車走行環境の整備に関しては、速度が異なるものは同じ空間に入れるべきではないという原則があるので、何とか確保して欲しいと思います。限られた道路空間の中でどう割り振るかという時に、政策として割り切った判断も必要になろうかと思います。中途半端なことをすると事故が発生するなどに繋がることもあるので、地域の状況を見ながら、英断を下していただきたいと思います。

自転車の使い方については、「江戸しぐさ」の考え方というか、他人を思いやった行動を取れるような教育ができれば、自転車のことだけでなく、他の科目とも一緒にでき、授業時間も取れると思いますので、そこまで踏み込んで実施していただきたいと思います。

【吉田委員】

十数年前、大阪では違法駐車が社会問題になりましたが、かなり改善されてきた感があります。自転車問題も何らかの解決手段があろうかと思います。放置自転車は地区レベルの問題のようでもあるが、放っておくと府市レベルの都市問題になりかねない要素であることを意識していただきたい。「グランドデザイン・大阪」でグレート・リセットして旧来の延長線ではない考え方をしていくとのことなので、自転車の問題に関しても府市統合本部の議論にも挙げていただきたいと思います。

【日野座長】

ロンドンの流入抑制は、料金を上げる代わりに時間を短くし、対象車両もバスや障害者に広げています。受け入れ方の問題で、どうしても必要ならば料金を払い、また、駐車場についても、都市活動等を想定して各エリア内で整備できる上限を決めており、さらに駐車場を利用する車両の走行が都市活動に負荷を与えることから、駐車場税を導入するなどのマネジメントを行っています。

大事で良いものは、できるだけ長くみんなで使えるようにすべきで、そうするとどこでも好きなようにというわけではなく、それぞれに応じた使い分けが必要となります。

学校教育に関しては、ゆとり教育のリバウンドで授業時間が増え、環境や安全教育を入れる余地が少なくなってきており、学校教育だけでは賄えない面もあるので、市として何かしていくことも重要かと思います。

また、走る場所が限定されるなど、ルールが厳しくなると、子どもやお年寄りが自転車を使えないようにならないか心配しています。自転車の3分の2はママチャリであり、使えるのは速い自転車だけというようにならないように検討して欲しいと思います。

何でもかんでも形やルールで縛りすぎると、我々が昔から馴染んできた便利な自転車ではなくなってしまいます。それも一つの道かもしれないが、個人的にはそうならないようにしていただければと思います。

【事務局】

本日、最終回で10回目となりますが、初年度は附置義務条例について議論いただき条例化に結び付きました。放置自転車も平成19年に5万台あったものが、平成22年3月には2万5千台に半減、さらに平成23年秋には2万3千台にまで減少しています。

昨秋に警察庁から出された通達で走行環境ルールについても広く知れ渡ることになりましたが、この会議では早くから自転車の走行環境整備やソフト施策についてもご議論いただき、この取組みの考え方にとりまとめることができました。

この成果を市民に報告すると共に、建設局だけでなく全庁的に成果を共有させていただき、今後のより良い自転車環境づくりに活用させていただきたいと考えています。

今後ともご指導の程、よろしくお願いします。3年間、ありがとうございました。

4. 閉　会